M E M O R A N D U M

Para Información de:	Producido por:
Comandante Aéreo de Transporte	Comodoro MELA

ASUNTO: Vuelo de Exploración y Reconocimiento

1. De acuerdo con lo ordenado v erbalmente y en base a la experiencia adquirida por el suscripto en 40 (CUARENTA) días de actuación como Oficial de Enlace de Exploración y Reconocimiento, sumado a un exhautivo análisis de los sucesivos informes posteriores a los vuelos de E y R, permiten deducir los siguientes puntos a tener en cuenta:

1º) El radar (escencialmente meteorológico) que equipa al material B-707, ha demostrado no servir para detecciones aseguradas de unidades de superficie, ya que se dan casos de buques que aparecen visualmente sin haber sido previamente detectados por el radar, como así también formaciones nubosas (especialmente cúmulus potentes) que dan ecos semejantes a formaciones de barcos.

2º) El hecho de no contar ningún avión afectado a tareas de E y R con medidas o contra medidas electrónicas, constituye un serio riesgo al no poder contar con equipos que le indiquen a la tripulación si el avión ha sido detectado, desde qué dirección y con qué tipo de equipamiento (radar de detección, radar de tiro, etc).

3º) El no poseer algún tipo de armamento, limita hasta v-alores increíbles la posibilidad de accionar ofensiv-amente sobre unidades de superfície que navegan sin escolta y que constituyen blancos redituables (cargueros, petroleros, barco de pasajeros, ect)

4º) Los elementos de visualización que se llevan a bordo (anteojos de campaña comunes), han demostrado no servir para identificar buques, dado que por su pobre discriminación óptica y por el movimiento del avión hacen imposible el uso rentable del medio citado.

5º) Las operaciones de E y R están limitadas a realizarse en horarios diurnos, ya que las tareas de este tipo en horas nocturnas con los aviones que actualmente utilizamos, no dará ningún dividendo,

por ser imposible cualquier identificación válida en esas condiciones. Si agregamos a esto, que en esta época del año los horarios de luz diurna son muy reducidos (especialmente al Sur del paralelo 45º Sur), encontramos que se genera una peligrosa "zona muerta" que indudablemente es aprovechada por el enemigo para cruzar nuestras líneas de E y R.

6º) Si bien se ha comenzado a colocar equipos criptofónicos a bordo de unos pocos aviones, debe hacerse con todos sin excepción, para mantener la seguridad de las comunicaciones aire-tierra.

7º) La Armada Argentina suele hacer requerimientos de exploración aérea desmedidos para la capacidad de supervivencia de nuestros aviones, ya que suele solicitarse información de áreas altamente defendidas por buques antiaéreos, meintras que dicha Fuerza Armada reserva sus aviones para neceidades propias de su accionar, alegando falta de radio de acción de su material de vuelo.

8º) Lo sucedido con el vuelo realizado por el B-707 TC-92 el día de hoy (22 MAY 82), durante el cual fue atacado con, por lo menos, SEIS (6) misiles antiaéreos, demuestra la extraordinaria incapacidad y vulnerabilidad de nuestros medios a un ataque de este tipo. Solo un milagro evitó que este avión fuera derribado.

9º) Por último, y refiriéndome a un factor sicológico de las tripulaciones, queda en las mismas un sentido de cuasi frustración, por el hecho de que producida una detección o avistaje positivo de unidades enemigas, se sabe con casi seguridad que no se va a poder accionar sobre ellas, sea por falta de armamento del avión explorador, sea por falta de radio de acción del resto de los aviones de combate propios, sea por tener el presentimiento que nuestra flota naval no saldrá a interceptar el tráfico por razones no suficientemente esclarecidas.

2. <u>Conclusión</u>: Con el material empleado en E y R, se ha hecho mucho más de lo esperado, diríamos que se han hecho hazañas, en base a las capacidades morales y espirituales de las tripulaciones intervinientes, sacando el máximo provecho de aviones no diseñados para estas tareas. Si bien una característica del medio aéreo es la versatilidad de empleo, es evidente que para E y R, el material a emplear debe ser especializado, tanto en sus características de vuelo, equipamiento

electrónico, capacidad de las tripulaciones y posibilidad de usar armamento (reconocimiento ofensivo).

3. Si la Fuerza Aérea Argentina pretende dominar este aspecto de las operaciones aéreas, se deben avizorar desde ahora las medidas administrativas y operativas que echen un basamento profundo para un futuro adecuado de esta importante faz de la guerra aérea.

Comodoro ROBERTO FEDERICO MELA
(E Gen 1438)
Oficial de Enlace E y R - CAE -

ENTREGADO A Brig. VALENZUELA
(Cte Ae' Tr)
EL 22 JUNIO DE 1982.

COPIA LIBRO de GUERRA COM MELA DELEGADO FA PARA EYR. EN EPO

CONFLICTO MALVINAS

01 ABR 82 : TC-68 (LITRO 1) PAL-CRV (Despliegue del Operativo ARIES/82 para recuperación MLV). 03:20 hs. de vuelo.

02 ABR 82 : TC-68 (LITRO 1) DEP CRV 05:32 hs.
ARR MLV 08:43 hs.
(1er avión argentino que aterriza en MLV en el asalto aéreo. Se toman banderas enemigas). Tiroteo en casa del gobernador.
Dep MLV 09:20 hs.
ARR CRV 10:55 hs.

04 ABR 82: TC-68 GAL-MLV-CRV
07:00 hs. de vuelo.

05 ABR 82: TC-68 CRV-PAL 02:45 hs. de vuelo.

(Del 06 ABRIL al 13 ABRIL permanezco en BUE donde recibo órdenes para trasladarme a ESPORA, donde voy designado como Oficial Coordinador de Exploración y Reconocimiento en el Comando de Aviación Naval).

2

Actividades de EyR realizadas por la FAA desde el 07 Abr al 13 Abr 82 en cumplimiento Directiva 03/82 (COA)

NOTA: Estas actividades han sido recopiladas en base a informaciones provenientes de las tripulaciones y los servicios de Comunicaciones intervinientes antes de la designación del Oficial de Enlace de FAA en el Centro de EyR en EPO.

07 Abr 82 (Mie)

- KC TC-69 realiza traslado avión PAL - BRA - EPO (Vcom PESSANA).

08 Abr 82 (Jue)

- TC-69 permanece en EPO F/S por falla hidráulica.

09 Abr 82 (Vie)

- TC-69 realiza vuelo EyR en Zona Primaria asignada por OO 03/82 (Hs ~~[illegible]~~ voladas 0932 hs.)

10 Abr 82 (Sab)

- TC-69 realiza REV con SE.

11 Abr 82 (Dgo)

- TC-69 realiza EyR en Zona Primaria. En coordenadas 4010 S y 5846 W realiza presunto avistaje de submarino en superficie. Posterior regreso a PAL para cambio trip. (Hs voladas 1310 hs)

12 Abr (Lu)

- TC-70 Dep 1100 desde PAL directo a Z Primaria para EyR. Arr EPO (Hs voladas 0823 hs) (Vcom LITRENTA)

(Sigue)

13 Abr 82

- TC-70 (Vcom LITRENTA) realiza E y R (Hs. voladas 0320 hs).

Com MELA (Enlace FAA en CCER del CTOAS)

(Ordenado por MSJ EB-3463 (COA) 082102 Abr 82)

DIARIO DE GUERRA

13 Abr 82 (Martes)

1950 - Salida BUE (AER) Vuelo 692 AA destino BCA.

2110 - Arribo BCA. Traslado Pto B. Contacto CON (CF Fausto LOPEZ,

14 Abr 82 (Mie)

0830 - Presentación CHe RODRIGUEZ (JEM CON y TOAS) en Pto B.

0900 - Traslado EPO: Presentación CHe GARCIA BOLL (Cte AN)

1030 - Coordinación misión KC-130 (Vcom LITRENTA) misión Zona S MLV y S Cabo Hornos por probable presencia Destructor EXETER y Petrolero TIDEPOOL.

1251 - Dep KC-130 (TC-70) LITRO 11 para EyR.

1300 - Montaje Centro EyR y seguimiento misión.

2300 - Comunicación con CAE (Vcom TORRES) para dar novs y coordinar tareas día 15 Abr. {
- Fase intensiva desde 18 Abr con 2 KC y 3 Trips.
- REV a SE a partir 1230 hs.
- Descodificador para CAE.
- Traslado Vcom SERVATICO.

15 Abr 82 (Jue)

0830 - Presentación VHe LOMBARDO (Cte TOAS)

0900 - Coordinación con CAE (Vcom LOPEZ) por tareas previstas y tema EyR con LJ de MDP a TRE. Traslado a EPO.

1100 - RPV en Hangar Ataque entre Vcom LITRENTA y CC COLOMBO por tema REV con SE. Se suspende REV por Tec (pinchadura rueda nariz) de KC 130.

1245 - Regresa KC 130 a PAL, por requerimiento J Escdr C130 Vcom CANO para cambio tripulación.

1300 - Hablo por TE con Vcom CANO dando novedad.

1600 - Intervengo en Anexo EyR del TOAS.

1610 - Me asignan camioneta LADE.

2050 - Hablo con CAE (Vcom LOPEZ) dando novs del día.

16 Abr 82 (Vie)

0830 – Contacto en CON con CF LOPEZ. Se asigna misión al KC

1112 – Arr KC procedente PAL.

1130 – Se cancela misión KC por orden CON.

1600 – RPV para vuelo 17 Abr (Vcom PESSANA – CF ROBASCIO) de REV para SE con ataque simulado.

1930 – Se hace contacto con CAE (Vcom CANOSA) pasando novs del día y previsiones día 17 Abr
- Hoy no hubo E y R por cancelación CON.
- Descodificador.
- Contacto CF CARRIÓ (EZE) para tripular avs E y R de BUE.

17 Abr 82 (Sab)

0900 – Ordeno traslado HF (GRINEZ) de PB a EPO para asegurar Coms con Red de FAA.

0930 – RPV para REV con SE.

1030 – Dep KC 130 para REV previsto. (Cdo Regs Aés – AD BCA)

1100 – Coordino con JBA EPO y Sr BARRIONUEVO temas referentes a Directiva 02/82 (Le hago enviar ejemplar) y trámites de Planes de Vuelo.

1350 – Arr KC-130 de REV S/N.

1415 – Recibo G II (Com Gutierrez) que trae Doc "S".

1500 – Hago RC con Com González Oscar (CAE) por tema asignación B 707 y B 747 para E y R.

1600 – Se hace RPV para vuelo 18 Abr de KC-130 en Zona GEORGIAS y MALVINAS.

1730 – Supongo MSJ para asignación 2º KC-130.

1800 – RC con My VIDELA (CAE) por tema asignación tareas y vuelos B 707 y 747.

2030 – RC con CAE (Vcom CANOSA) dando novs del día y tareas previstas
- Vuelo REV del KC-130
- Vuelo KC para mañana (E y R)
- MSJ por 2º KC.
- Tema avs B 707 y B 747.

18 Abr 82 (Dgo)

0808 - Dep KC a ZEyR.
0915 - Arr 2º KC en EPO procedente PAL. Llega Vcom Sevistico.
1200 - Visita EPO Brig ARNAU.
1215 - Se ordena KC cubra área de ZEyR por presunta presencia del rompehielos "ENDURANCE" S/N
1900 - Se me ordena viajar a BUE para informar CBE.
2130 - Salgo a BUE para cumplir orden. (AA 693)

19 Abr 82 (Lu)

0840 - Me presento al CBE.
0930 - CJFAA ordena Fase Intensiva.
1500 - Reunión con A3 CBE, J Gpo ERL y demás.
1950 - Viajo a BCA (AA 692). Con FERRI
2100 - Llego BCA. Traslado a EPO y reunión con CF ROBASCIO para imponer situación (Se presenta com RAIMONDI)

20 Abr 82 (Ma)

1200 - Sale Vuelo EyR a Zona NE MLV.
1300 - Dep TC-69 a PAL para solucionar problema pérdida aceite hélice.
1930 - Llega noticia x TE de vuelo SPL de B707.
0200 - Arr TC-70 procedente EyR.

21 Abr 82 (Mie)

0940 - Se recibe Posición Flota ENO del B707.
1100 - Llega Oficial Finanzas Ten CARNEVALI.
1500 - Reunión TROITIÑO x Plan Vuelo y Coms.
2100 - Se va Com FERRI a BUE x AA 693.
2100 - Hay noticias de otro vuelo de B707. Dep 2130 Local Aprox.

22 Abr 82 (Jue)

0900 – Se da instrucc a trips sobre normas, indicativos, códigos y autenticación en vuelos de EyR.
1400 – Se tienen novs del vuelo nocturno del B 707 y su contacto con flota ENO.
1600 – Se planifican 2 KC para vuelos EyR día 23.
1800 – RPV en Gpo Aé para vuelos de mañana.
1810 – Hay noticias que se está realizando un 3er vuelo de B 707. (Habría otro vuelo previsto para esta noche).
20/21 – Oscurecimiento en PB, EPO y Pta Alta.

23 Abr 82 (Vie)

0800 – Hay detección 2 buques 50 mn N de Georgias
0900 – Avistaje de 1 Buque de guerra (Destructor) y 1 Petrolero en dicha posición.
0930 – Se cambia vuelo otro KC
1200 – Alquilo vehículo R12.
1400 – Se planifica 2ª Misión para 1er KC.
1820 – Dep nuevamente 1er KC en 2ª Misión.
2000 – Llega B 707 asignado. (TC 92)

24 Abr 82 (Sab)

0525 – Dep B 707 en EyR.
1520 – Arr B 707.
2000 – Llega CN VILDOZA (ESE) para Apreciación de Inteligencia de los vuelos del Norte.
2100 – Se planifican 2 vuelos para mañana (1 de KC a Georgias y 1 de B 707 a la Flota del Norte)

25 Abr 82 (Dgo)

0800 - Se suspenden vuelos de E y R por orden CAE, al tomarse conocimiento de que GB actuaría sobre los exploradores.

1000 - Se tiene conocimiento de ataque GB a Georgia

1010 - CAE ordena continuar vuelos E y R.

1030 - ARR TC-91 desde PAL

1100 - Se asesora a CAE, quien ordena definitivamente suspender vuelos E y R.

1200 - CAE ordena redespliegue de 1 KC (TRE) 1 KC (CRV) y 2 B 707 a PAL.
Viene gente de MK 62 a coordinar E y R.

26 Abr 82 (Lu)

1000 - Se tiene conocimiento de vuelos E y R por KC en Georgias.

1100 - Solicitan a Vcom Seratico desde CRV.

1200 - Se conoce at a G. x MK 62.

1700 - At de MK 62 negativo x Met.

27 Abr 82 (Ma)

0800 - Llega MSJ con asignación mat (2 B707, 4 LJ y 1 MK 62)

1000 - Se planifican misiones.

1207 - Arr TC-93

1209 - Arr LJ. LV-LOG - Williams

1217 - Arr TC-9....

1500 - RPV para vuelos de B707 y LJ.

1800 - Despegan B707 y LJ.

2100 - Despegue el otro B707.
2120 - Vuelve LJ.
2300 - Vuelve 1er B707
0300 - Vuelve 2º B 707. (Avista Gpo Logístico).

28 Abr (Mie)

- Se inicia recorrido LJ a 200 mn entre EPO-PDL-EPO.
~~1200~~ 1204 - Dep B707 para barrido frente Flota. Recibe Com en UHF.
1400 - Se va B707 a EZE para mantenimiento.
1800 - Vamos con CF Robacio y Femi a Pto B. para explicar aceptabilidad ~~[illegible]~~ exploración de flota GB.
2000 - Volvemos a EPO y planificamos vuelos mañana: (1) a Flota Logística y N de G.
(2) a Flota de Ataque (A/C x CBE)
(3) Seguir carrousel de LJ a 200 mn.
0100 - Vuelve B707 reparado desde EZE.

29 Abr (Jue)

0840 - Dep B707 a ZEyR y N Islas G.
1200 - Con Femi se va a CRV para coordinar.
1600 - An B707 de EyR
2200 - Sale B707 a ZEyR. (Busca Logístico)
0300 - Vuelve Femi de CRV.
0400 - Llega MSJ con pase mío y de Femi a CRV.
0410 - An B707 de EyR. (Vienen 4 A4C de SJU. (Redespliegue x Alerta)

30 Abr (Vie)

1000 - Se planifican misiones de B707 y Neptune con los de KC y C130H.

1130 - Llega Com CORREA en Lear Jet y se lo lleva a Ferri a CRV.

1445 - Sale B707 a ZEyR.

1700 - Planificamos misiones para 01 May con 2 KC, 1 C130 con CE de M III y 1 B707.

1900 - Voy al Hot PB para dormir algo.

01 May (Sab)

0545 - Me despierta Com RAIMONDI para decirme que hay EGA.

0620 - Llego EPO y me entero del at ae por 2 avs (14 bombas) al Apto MLV.

0625 - Suspendo todos los vuelos de EyR.

0650 - Hablo con Ferri (CRV) y lo impongo del tema.

0730 - Pongo B707 en alerta a 1 hora.

0800 - Pongo 1 LJ en alerta a 30'. Resto trips en hotel.

0845 - Se planifican nuevos vuelos de EyR.

0930 - CdE suspende vuelos EyR. TC-93 a PAL. TC-63 no viene.

1230 - Nos sacan todos los avs, B 707, LR y CITATION. Nos asignaran 3 F27.
1400 - Nos quedan 3 F27 y 1 CITATION (S/VLF).
1800 - Nos quedan 3 F27 y 3 CITATION (S/VLF).

EPD → CITATIONS
EPD → TC 78

TRE - T 43
CRV - T 44

1800 - Vuelve Feni de CRV.
1900 - Llegan los 3 F27.
2000 - Se da RPV y se planifican las misiones para mañana en las Zonas A-B-C y D.

1700 - La FAA ataca a la Flota GB

02 May (Dgo)

0800 - Salen F27 y Citation para E y R
0805 - Se suspende Bsq Zona D x propia Flota
0900 - Tomo contacto con Feni que va en vuelo a CRV en el T-44 y le digo que coordine requerimiento del CRV.
1000 - CDE ordena que TITAN UNO que está en TRE, se dirija a CRV ?¿
1250 - TITAN (TC 78) se dirige a VIE x combus.
2200 - Llega B 707 TC 91 asignado a nosotros para tareas E y R.

03 May (Lu)

1000 - Se cumplen vuelos normales en Zonas A, B y B707 en Barrera Norte. Zona C y D es un despelote de vuelos y posiciones (Le hablé a Ferri al respecto)

1200 - Nos prometen 1 LR para mañana.

1700 - Hay una seudo-alarma por un avión en EGA. No es ninguno de los nuestros.

1730 - El CDE ordena hacer E y R con B 707 en Georgias.

2100 - El CDE cambia orden para B 707, ahora indica que haga Barrera Norte.

2350 - El CDE ordena congelar el vuelo del 707.

0000/0800 - Paso la noche de Turno.

04 May (Ma)

0920 - Me voy a dormir.

0900 - El CDE ordena vuelo B 707 con prioridad 1 en la Barrera Norte.

1000 - AA de GB a MLV. Se abaten 2 Harrier. Los SE hunden una fragata tipo 42. "SHEFFIEL[D]"

2000 - Llega B707 - F27 de TRE y LJ desde [illegible]

05 May (Mie)

0800 – Salen vuelos previstos.
1315 – Avistaje del B707 de 1 fragata y 1 petrolero.
2100 – Llegan otro B707 (TC 92) para tareas E y R. Vemos posibilidad colocar CATE.

06 May (Jue)

200 F27 TITAN avista 1 Submarino cerca BCA.
– Saco 1 solo B707 para ver si al otro le podemos colocar CATE.
– Orden CAE, mañana vuelan los 2 B707, uno al N (Cerca de Isla Trinidad) y el otro a Georgias. Además E y R en Pasaje Drake (Ferri-CRI)
– Relevo de Trips de los F27.
– 2230 – Dep desde EPO B707 → TC 92 que operará desde EZE al Sector N (Isla Trinidad)

07 May (Vie)

1500/1000 Despegan todos los vuelos previstos
200 B707 pasa avistaje de 1 fragata (Al Norte).
230 B707 de Georgias informa que Islas no hay barcos.
700 – Hasta ahora no se ha podido hacer vuelo en Pasaje Drake (No dan met a Ferri)
1800 – Electra de ARA avista 5 buques a 100 mn al E de Isla de los Estados.
2000 – Se piensa que puede haber un ataque a ARA.

2030 - Se conoce declaración inglesa de amplia- ción Z Exclusión a partir 12 mn costas args.
2100 - JEM del COA ordena pro colocar OME al B707.

08 May (Sab)

Salen todos los vuelos S/N.

1200 - Me ordena Com Gonzalez Oscar del CBE ir ma- ñana a BUE para informar.

1215 - Ordena el CBE (Com Gonzalez Oscar) que TC-91 (es- tá haciendo vuelo al Norte) aterrize en PSL para realizar nueva tarea. Se pasa MSJ al TC 91 en vuelo.

1700 - Armada requiere vuelo entre Georgias y 250 mn al W de Georgias. Se consultará CBE.

1900 - Regresan todos los vuelos S/N. El Casero 3 (MRM) sigue en PSL con problemas frenos).

09 May (Dgo)

0600 - Me entero de bombardeo naval a MLV.

0630 - Voy a BUE en el Casero 5 (LV-OEL)

1200 - Tomo contacto My Videla (CBE). Me dice vaya ma- ñana de parte Com Glez Oscar

10 May (Lu)

0830 - Llego CBE. Hablo Glez O, Lopez Mauro y Videla. Ha- blo JEM (Roy).

1200 - Escribo nueva OO. Nadie la puede leer.

11 May (Ma)

Com Glez - Com Castagna - Brig Roy ven la OO y básicamente la aprueban.

12 May (Mie)

0900 - Voy al Condor a buscar OO. No está lista

1630 - Me vuelvo a EPO en C500. Ataque FAA a Flota (4 A4 abajo)

1845 - Llego EPO. Impongo situación a Servatico y Arostegui.

2100 - En Pto Belgrano impongo situación a Raimondi, Albanese y Sanchez

13 May (Jue)

- Salen todos los vuelos S/N.
- Preparamos repliegue a PAL, planificando los vuelos.

14 May (Vie)

- Sale B707 a ZEyR con destino final PAL.
- Salen los CASEROS con destino final PAL.
  - 0930 - Se va Servatico.
  - 1500 - Se va Arostegui.
- Planifico vuelo para TITAN día de mañana.
- Aterrizan todos los avs del día.
- Levantamos estación CARLOS y la en-

barcamos en F27 TC 71 para llevarla ina-y
viana a CRV (Le hablo/ a FERRI).
-Ferri pide LQ-TFM de SER a CRV, le paso regre
rimiento a Servático.
15 May (Sab)
0745- Sale F27 TC 71 a CRV con EyR y Traslado
de Carlos.
0800. Me despido de Cte RODRIGUEZ y demás
gente en Pto Belgrano.
0900- Me despido de Clte GARCIA BOLL y demás
gente en ESPORA. (Entrego panoplia).
1240- Dep con LQ-MRM destino PAL
1330- Llego PAL. Contacto con Irostegui. Servático
se inicia a volar.
Voy a casa.
2030- Vuelvo. Hago PLN de TRONCO (B 707)
Planificamos vuelos normales 2 Caseros y 1 Tronco.
16 May (Dgo)
Me presento Cmte Valenzuela.
Salen vuelos 2 Caseros y 1 Tronco.
Hablo con Servático. Queda desafectado de EyR
y afectado como tripulante del CAT.
Planifico vuelos normales para mañana.

17 May (Lu)

El 1er vuelo de Casero cancelado x MET.
Dep B707 a buscar petroleo.
Viene Com Gonzalez Oscar
Planificamos vuelos (1 B707 y 2 Caseros)

18 May (Ma)

Dejo PAR y voy de turno al CAE.
Planificación normal

19 May (Mie)

Dejo Turno CAE - Descanso en Casa.

20 May (Jue)

AI = Amigo Invisible

Tomo Turno CAE.
1300 - Se enoja el AI. No tenemos información.
1400 - Se conoce accidente de Helicópt inglés
10 mn al S de Pta Arenas (CHILE).
Se extreman precauciones en el Sur contra golpes Cdos.
Se planifican vuelos normales E y R.

21 May (Vie)

0300 - Recibimos información del AI.
0730 - Se conoce ataque y desembarcos

ingleses en MLV. FAA contraataca. 10
1000 - Me voy de descanso.

22 May (Sab)

0900 - Me hago cargo turno en PSL. Los vuelos se desarrollan normalmente.
1100 - Coordino para irme en vuelo mañana.
1200 - TRONCO B707 avista Flota GB. Es atacado con misiles. Regresa S/N.
2300 - Preparo vuelos normales para mañana y preparo informe de EyR para Brig Valenzuela.

23 May (Dgo)

- Salen TRONCO y Casero 4.
0800 - Salgo para volar C130 en el Sur.
2234 - Dep de CRV a MLV x GRA. (Trip. My DOMINGUEZ Julio)

24 May (Lu)

0230 - Hacemos QRF a GSL por no poder entrar a MLV x MET.
0350 - Vemos Bengala Verde { 53° 15' S 64° 02' W

0455 - Arr GSL. Hacemos Combus.
0555 - Dep de GSL para CRV.
0725 - Arr en CRV. Pasamos al Descanso.

Total horas voladas : 0805 hs (Ops reales)
a la noche voy a lo de Hernandez. Veo a los Cravero.

25 de Mayo (Ma)

¡VIVA LA PATRIA!

Voy a la IX Br Ae para curarme codo.
Hablo con Br My Weber - Com Massa y Com Budreaven
(Evaluamos aceptabilidad Op Aerot en DRW)
1930 - Carreteamos para cumplir vuelo a MLV.
(nos hacen volver de cabecera x ataque de Harriers a Pto Argentino
2300 - Nos dicen que el vuelo se cancela
2315 - Volvemos al Hotel.

26 de mayo (Mie)

1700 - Vamos a la IX Br Ae para hacer vuelo a MLV.
Despues de varias demoras se la carga Dps para CRL (2240 hs).
ARR en CRL. De CRV nos avisan que se cancela el vuelo por la sit tact en Pto Argentino.
Dep de CRL a CRV (Arr 0330 hs.)
Vamos al Hotel a Descansar.

27 de Mayo (Jue)

500 Regresamos a PSL en TC-65.

Descanso de posta.

(Esta noche se haría vuelo de TC-68 con bombas).

28 de Mayo (Vie)

Descanso en Casa. (GB larga at a Pto DRW)

29 Mayo (Sa)

0800 Voy a PSL. Campos me dice que vaya al CAE.

0900 Voy al Condor. Me hago cargo EyR CAE.

1500 - Sabemos que cayó Pto DRW.

Mañana se suspenden vuelos de EyR

- Sabemos que C130 TC-68 ubicó petrolero, le lanzó bombas y aparentemente no explotaron.

- Descanso un poco

30 Mayo (Dgo)

- Me voy del CAE a PSL. Lo relevo

- ~~Aparentemente~~ un dato a LOPEZ le habrían dado al PSL "INVENCIBLE"

- Mañana no va a haber vuelo de B707, pero sí de C130 TC68.

31 May (Lu) -
Tomo turno del CAE.
Mañana vuelan 707 y C130.
2005 Me voy a casa x mi cumpleaños (46 años)
01 JUN (Ma) -
Descanso en casa
02 JUN (Mie)
Entro de Turno en el CAE. Me entero del derribo de un C130 al N de MLV.
Mañana hay un vuelo de B707. El TC-68 en alerta a 1 hora.
03 JUN (Jue)
Me entero que CAMPOS no hace mas turnos.
López lo piden para volar en el Sur.
Me voy de descanso.
04 JUN (Vie)
Me presento en PDL para Turno E y R.
La veo a POCHA que viaja al SUR (SCZ)
Se presenta Cap Eulogio GONZALEZ.
Mañana vuela B 707 y C130 en alerta a 1 hora
05 JUN (Sa)
0600 - Dep B707

1710 - Arr B 707 T/N.
Para mañana vuela C130 TIGRE.
2200 - Recibo Orden CDE: 1) Suspender vuelo TIGRE.
2) Poner 2 B707 alerta.

06 JUN (Dgo)
0800 - Tengo TC-68 y 2 B707 en alerta a 1 hora.
1200 - Me ordenan ir a MDP a coordinar tarea de B707 - MK62 y TC68.
1500 - Dep en GII para MDP. (Reunión)
2040 - Regreso de MDP.
Planificamos para mañana 2 B707 y TC68 en Alerta a 45'.

07 JUN (Lu)
Se cumple lo previsto.
Nos enteramos del derribo del Lear Jet con De La Colina y Falconier.
1700 Voy a casa.

08 JUN (Ma)
Descanso en Casa. Vuelve LOPEZ.

09 JUN (Mie)
Descanso en Casa.

10 JUN (Jueves)

1800 - Tenemos previsto Dep para CRV. (Trip Cap BORCHERT)

2030 - Dep para CRV. Volvemos x Toc.

11 JUN (Vie)

0700 - Dep para CRV. Descanso durante el resto del día.

2200 - Dep para MLV. 80 mn antes de Pto Argentino nos hacen volver por Sit. Táctica (Ataque aéreo).

Dep CRV - ARR GAL - Dep GAL - ARR GAL - Dep GAL - ARR CRV. xMLV

12 JUN (Sa)

Descanso durante el día.

2000 - Dep para MLV. A los 30' de vuelo volvemos por Toc (Radar F/S, TD M4 F/S y radioaltíme tro piloto F/S). Hacemos Dumping de 10000 Lbs de combus para entrar en PMA.

13 JUN (Dgo)

Descanso durante el día.

1500 - Dep para MLV. Llevamos cñ 155 mm.

1920 - Arr en MLV. Situación confusa. Nos hacen cortar motores y esperar 1 hora en cubierto por aproximación ARC. Muchas bengalas y fuego artillería del eno.

Vuelo con Willi MENDIBERRI.

2035 - Dep de MLV. Ultimo avión argentino
que operó desde Pto Argentino.

2355 - Arr en CRV.

14 JUN (Lu)

Descanso todo el día.
Cae Pto Argentino.

15 JUN (Ma)

Descanso todo el día.

16 JUN (Mie)

1200 - Regreso en F28 a PAL. También vuelve
Haydeé.

Descanso en casa.

17 JUN (Jue)

Descanso en casa

18 JUN (Vie)

Voy a PAL. Hago Memo con conclusiones
de E y R.

19 (Sa) - 20 (Dgo) JUN

Descanso en Casa

21 JUN (Lu)

Voy a PAL.

22 Jun (Mar)

Voy a PSL.

23 JUN (Mie)

A la mañana voy a PSL.
A la tarde me reintegro a la SG.



OPERACION AEROTRANSPORTADA EN MLV.

MLV C 94/10

(1) DIURNA.

Ventajas:

1) Mejor visualización de la ZL y reunión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

Desventajas:

1) Mayores posibilidades de intercepción al Escuadrón de aviones C-130, ya que durante las horas diurnas es cuando el enemigo tiene mayor cantidad de cazas en el aire.

2) El factor viento en superficie (normalmente más de 15 nudos) puede significar un elevado número de bajas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: POCO ACEPTABLE (30% de aceptabilidad). Por:

1º) Las pérdidas que sufrirán los aviones propios por acción de la caza interceptora enemiga.
2º) Las bajas entre el personal lanzado.
3º) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno en relación al esfuerzo y a las pérdidas de aviones y personal que se sufrirán en la operación.

(2) NOCTURNA.

Ventajas:

1) Menor posibilidad de intercepción de los avs C130 por parte de la caza interceptora enemiga.

Desventajas:

1) Grandes problemas de visualización de la ZL

suboficial

confeccionar. 10

y reunión de los elementos de combate luego de su lanzamiento.

2) El factor viento en superficie y la falta de referencias en la aproximación al suelo del personal lanzado, significará un elevado número de pérdidas entre el personal de paracaidistas.

3) Posibilidad que la flota enemiga adelante piquetes radar y fragatas misilísticas en el Estrecho SAN CARLOS y en el Seno CHOISEUL, cubriendo así la ZL prevista en DARWIN.

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25% de Aceptabilidad). Por:

1º) Las pérdidas de aviones propios por acción de misiles.

2º) Las grandes bajas entre el personal lanzado en condiciones nocturnas.

3º) La escasísima cantidad de tropa puesta en el terreno en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la Operación.

③ DIURNA / NOCTURNA (Vuelo de navegación de ida diurno, lanzamiento con últimas luces, regreso nocturno)

Ventajas.

1) Una relativamente buena visualización de la ZL.

Desventajas.

1) Los aviones C130 podrán ser interceptados de ida por aviones de caza interceptora enemiga y durante el regreso nocturno por misiles de buques.

2) El factor viento seguirá siendo condicionante de las pérdidas entre el personal lanzado.

Cálculo de aceptabilidad: MUY POCO ACEPTABLE (25% de aceptabilidad). Por:

1º) Pérdidas de aviones propios por acción de misiles de buques y/o caza interceptora enemiga.

2º) Las bajas entre el personal lanzado.

3º) La escasa cantidad de tropa puesta en el terreno en relación al esfuerzo realizado y a las pérdidas que se sufrirán en la operación.

CONCLUSIONES: Históricamente, las operaciones aerotranspor-
todas son de elevado costo en material y personal,
por lo que deben realizarse en condiciones que asegu-
ren un gran rédito en base a las pérdidas que
se van a sufrir. En este caso particular, para cual-
quiera de las tres alternativas señaladas (diurna,
nocturna y diurna/nocturna) se concluye en que las
pérdidas serán grandes (tanto en aviones C130, como
en el personal lanzado), todo ello para poner en
tierra y en condiciones de combatir alrededor de
300 hombres (como máximo). La pregunta clave es:
¿Vale la pena un esfuerzo semejante para colo-
car tan pobre cantidad de efectivos, comparados
con los casi 9.000 hombres con que ya conta-
mos en las Islas MALVINAS?
Recordemos que las pérdidas de aviones C-130 afec-
tarán seriamente las tareas de transporte operativo
que seguirán siendo altamente prioritarias en las
operaciones.
Por todo ello, si bien hemos asignado porcentajes

de aceptabilidad, como corresponde a todo trabajo de EM, concluimos en que este tipo de operaciones es <u>NO ACEPTABLE</u> para la situación actual.

COMODORO RIVADAVIA, 25 MAYO 1982

Comodoro Roberto Federico MELA

BRAVO

originales del informe del EMFAS

SECRETO

ANEXO "BRAVO"

TRANSPORTE AEREO

ASPECTOS DOCTRINARIOS

1. Los aspectos doctrinarios observados son:

1°) Accionar en el planeamiento conjunto - diferencias:

a) No existió en los primeros momentos por parte de la Fuerza Ejército una idea clara de sus responsabilidades como: Determinar la carga y las prioridades de la misma, realizar los embalajes de los elementos a transportar y facilitar el personal necesario cuando no lo hubiere en los ECTAS constituídos.

b) Cuando se requiere una tarea de reabastecimiento por parte de la ARA debe realizarse un planeamiento conjunto de la Orden Fragmentaria en la cual se tengan en cuenta todos los aspectos que hacen a la emisión de la misma.

c) El lenguaje empleado por ARA no es común con la FA y Ejército.

2°) Operaciones conjuntas, medios, coordinaciones, falencias - problemas derivados y operaciones de apoyo a otras Fuerzas:

a) Por error en el asesoramiento ARA se planificaron y ejecutaron operaciones por rutas riesgosas (sobrevuelo del Canal de SAN CARLOS para llegar a zonas de lanzamiento de DARWIN, BAHIA FOX y PTO HOWARD).

b) En las operaciones de REV los aviones ARA no ajustaron los tiempos de manera de llegar al punto de control de reabastecimiento aéreo en el horario fijado, lo que trajo previsiones y planificaciones fallidas de los propios medios además de poner en emergencia por combustible al KC-130.

c) Ejército realizó cargas incompletas que luego de su traslado no podían ser empleadas (munición sin los estopines correspondientes) requiriendo otro vuelo para el completamiento de la carga.

d) El uso del medio aéreo para el traslado de las cargas que debieron ser trasladadas por otro medio.

VUELOS REALIZADOS

2. Los vuelos realizados en el período comprendido entre el 02 ABR 82 y 30 ABR 82 se encuentran discriminados en la forma siguiente:

1°) Actividad aérea de transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur - Puente Aéreo CRV - MLV en el período comprendido entre el 02 ABR 82 y el 17 ABR 82 Anexo "BRAVO" Apéndice 1.

2°) Actividad aérea de transporte realizada por el CAT en el Puente Aéreo a MLV operando desde PAL EPO y GAL en el período comprendido entre el 02 ABR 82 y 17 ABR 82 Anexo "BRAVO" Apéndice 2.

3°) Actividad aérea de transporte realizada por el CAT en el Puente Aéreo a MLV operando desde PAL CRV EPO y GAL en el período comprendido entre 18 ABR 82 y el 29 ABR 82 Anexo "BRAVO" Apéndice 3.

3. Los vuelos realizados en el período comprendido entre el 01 MAY 82 y el 13 JUN 82 se encuentran discriminados en la forma siguiente:

1°) Actividad awrea de tran-norte realizada por la Fuerza Aérea Sur en el Puente Aéreo CRV MLV con bloqueo aéreo Anexo "BRAVO" Apéndice 4 y 5 (vuelos de abastecimiento aéreo y traslado y evacuación aérea).

2°) Actividad aérea de transporte realizada por la Fuerza Aérea Sur de abastecimiento aéreo, a través del procedimiento de reabastecimiento de combustible en vuelo Anexo "BRAVO" Apéndice 6.

3°) La actividad total de transporte aéreo realizado por la Fuerza Aerea en el Puente Aéreo operando desde los distintos aeródromos del continente y MLV en el período 02 ABR 82 y el 13 JUN 82 se encuentra especificada en el Anexo "BRAVO" Apéndice 8.

X

02/17 ABR

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV-MLV

(Período comprendido entre 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

02/17 ABR
2 C130
2 F28

MATERIAL ASIGNADO	VUELOS REALIZADOS	HORAS VOLADAS
2C-130	72	283
2FK-28	67	207

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	818	69,02%
FUERZA AEREA	367	30,98%
TOTAL	1185	

PERSONAL TRASLADADOS En cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJES
FUERZA EJERCITO	1154	80.3%
FUERZA AEREA	283	19.7%
TOTAL	1437	

Esto era solo 2-C130-H + 2FK 28 del 02-ABR al 17-ABR operando sólo la SOTA de la FAS (como ECTA en CRV) ese material fue asignado por el CAT a la FAS hasta que el 18-ABR-82 se traslada el grupo del CAT, esto... quedando como Componente de Transporte Aereo de la FAS en CRV.

ANEXO BRAVO APENDICE 2

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE PUENTE AEREO MLV OPERANDO DESDE PAL-EPO y GAL

(Período comprendido entre el 02-ABR-82 y el 17-ABR-82)

02 ABR
17 ABR

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCEN[illegible]
FUERZA EJERCITO	1027.1	75.[illegible]
FUERZA AEREA	220	16.[illegible]
FUERZA ARMADA	115.1	8.45%
TOTAL	1362.2	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	TOT PAXDAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	2052	77.46%
FUERZA AEREA	347	13.10%
FUERZA ARMADA	250	9.44%
TOTAL	2649	

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR
EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE - PUENTE AEREO
MLV OPERANDO DESDE PAL - EPO y GAL

(Período comprendido entre el 18-ABR-82 y el 29-ABR-82)

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	1820,7	73,11%
FUERZA AEREA	584,6	23,47%
FUERZA ARMADA	85	3,42%
TOTAL	2490,3	

PERSONAL TRASLADADO En cumplimiento de requerimientos de:	PAX	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	3506	89,82%
FUERZA AEREA	233	5,96%
FUERZA ARMADA	164	4,22%
TOTAL	3903	

420 ATERRIZAJES EN MALVINAS

ACTIVIDAD AEREA DE TRANSPORTE REALIZADA POR LA FUERZA AEREA SUR - PUENTE AEREO CRV - MLV

(Período comprendido entre el 01-MAY-82 y el 13-JUN-82)

ACTIVIDAD CUMPLIDA CON CERCO AEREO

VUELOS REALIZADOS CON ATERRIZAJE	31
VUELOS REALIZADOS CON LANZAMIENTO	2
VUELOS REALIZADOS HASTA MENOS DE 60 NM DE MALVINAS SIN ATERRIZAJE	21
VUELOS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO	6
PASAJEROS TRASLADADOS	514
EVACUACION AEROMEDICA	264

CARGA TRANSPORTADA En cumplimiento de requerimientos de:	TONELADAS	PORCENTAJE
FUERZA EJERCITO	268	61,60%
FUERZA AEREA	134	30,80%
FUERZA ARMADA	33	7,60%
TOTAL	435	

HORAS VOLADAS	427:25 Hs
CARGA LA[illegible]ADA	17,5 Ton

/.

DIRECTIVA PARA EL OFICIAL DE COORDINACION Y EMBARQUE

PROPOSITO: El proposito de esta directiva es establecer las tareas, responsabilidades y criterios que regirán la actividad del Auxiliar del Departamento Personal adelantado en el Aerópuerto de Comodoro Rivadavia.

CRITERIOS: Los siguientes criterios serán respetados en el cumplimiento de las tareas asignadas:

1º) Mantendrá en todo momento contacto con su mando natural, el Jefe Dpto Personal a quien seguirá, instrucciones ante cualquier situación que no se encuentre contemplada en está Directiva.

2º) Prestará especial atención a la tramitación de embarque o arribo de personal y/o correspondencia/carga relativa a la prensa oral o escrita nacional o extranjera.

3º) En toda la actividad ha realizar deberá tener presente que la unica autoridad que habilita al personal para ingresar al teatro de operaciones por modo aéreo del Comandante de la Fuerza Aérea Sur.

INFORMACION: De acuerdo con la experiencia recogida durante el tiempo en q que se han desarrollado las Operaciones se arriba a la conclusión que es menester designar un oficial que se ocupe de realizar las tareas necesarias para asegurar un embarque correcto en tiempo y lugar del personal propio y de otras fuerzas. Que esta actividad requiere de coordinaciones y enlaces con las oficinas de enlace de las otras fuerzas como asimismo la permanencia constante de personal en el Aeropuerto para èvacuar las consultas que sobre el tema traslado de personal surgieren.

Asimismo es necesario mantener actualizada la situación del personal y derivar a las distintas BBAAMM de la FAS el personal que arriba procedente de las unidades de origen como tambien reunir la información de los vuelos dentro del Continente y que con escala en CRV permiten replegar al personal que ha sido autorizado ya sea con licencia o relevo.

Es también necesario el traslado de los heridos y/o enfermos que procedentes del frente de batalla deben ser o bien internados en el 2do Escalón medico o aeróevacuados de inmediato al 3er Escalón.

///.

///.

EJECUCION:

El oficial de coordinación y embarque del Dpto Personal deberá:

1º) Alojarse en el Casino de Oficiales de la BAM Comodoro Rivadavia y apersonarse al embarque y desembarque de los pasajeros de toda aeronave que arribe o despegue con destino al teatro de operaciones.(Islas Malvinas).

2º) Requerir al A-1 la autorización para embarcar personal de las otras FFAA en las aeronaves con destino al teatro de operaciones.

3º) Recibir de la SOTA la prioridad para embarque del personal en transito para las Islas Malvinas.

4º) Requerir al CAT (POTA) la disponibilidad de plazas, matricula de la aeronave y hora de embarque para el traslado a MLV.

5º) De acuerdo con la prioridad establecida por SOTA y la cantidad de plazas disponibles confeccionar la planilla de embarque (segun modelo Anexo 1) asignando en ella por día y por vuelo el movimiento de personal.

6º) Embarcar el personal en el avión asignado.

7º) Ante demora en los hararios ordenados para el vuelo regular de actividad de los pasajeros manteniendolos ante prolongados espacios en los casinos respectivos o en las proximidades del avión dentro de las instalaciones, manteniendo un enlace que los ubique en caso de embarque inmediato.

8º) Considerar que el embarcar para ingresar al campo táctico puede generar una baja en la moral del personal debiendo actuar en consecuencia para elevarla.

9º) Asesorar, en caso de considerar, que el personal ha sufridó desgaste por una demora prolongada para embarcar, la necesidad de su relevo.

10º) Supervisar la actividad de recepción, entrega y tramite del correo Aeronáutico.

11º) Coordinar en el Hospital recibiendose los requerimientos que formule el CAT para la recepción de heridos y/o enfermos procedentes del frente de combate.

12º) Coordinar con el OCEA los requerimientos que este formule, a los efectos de antes de disponer de el traslado en el avión Sanitario, tratar de satisfacer el requerimiento con los vuelos ya programados o en desarrollo.

13º) Mantener informada al A-1 de las modificaciones a las nominas del personal de las distintas BBAAMM en base a los movimientos del personal confeccionando para ello las planillas de arribo y de personal en transito (Anexo 2 y 3 respectivamente).

///.

///.

14º) Confeccionar la planilla Lista de Espera (Anexo 4) diariamente a los efectos de mantener actualizada la nomina del personal que se encuentre en espera para realizar el cruce a las Islas Malvinas.
15º) Referente al personal de la Fuerza Aérea que debe cruzar, éste será avalado por el mensaje que ordene su presentación a tal fin, debiendo fijar la prioridad del embarque la SOTA.
16º) Recibir requerimientos de traslado de personal dentro del Continente y otros coordinar con el CAT (POTA) ordenar los embarques, siendo autoridad de coordinación esclusivamente para esta tarea los oficiales de enlace de las otras FFAA y los causantes para el uso de la FA.
17º) Al arribo del avión procedente MLV. recepcionará y controlará la correspondencia recibida debiendo separar y entregar al A-2 (Icia) aquella referida a prensa o difusión cualesquiera sea la prosedencia.
18º) Aprovechar el contacto que con personal de las distintas unidades mantiene para producir una evaluación referente al estado de la moral, disciplina y orden, informando de estas conclusiones al A-1.
19º) Asesorar al Jefe de BAM en los aspectos mencionados en el parrafo anterior, capitalizando el hecho de convivir con el personal de la BAM.
20º) Requerir de las aeronaves en transito y/o del Escuadrón Fenix el traslado de correspondencia de y para las unidades, evacuando lo más rápido posible las remitidas por los BBAAMM.

MEDIDAS DE COORDINACION

El oficial de Coordinación y embarque extremarán la s medidas pendiente a mantener un estricto control sobre el personal que embarca en especia aquellos que no pertenecen a la FA.

De ninguna manera embarcará personal hacia las Islas Malvinas que no ha sido autorizado por el Comandante de la Fuerza Aérea Sur a traves de la SOTA.

Mantendra contacto permanente con el COT (POTA), Casino de Oficiales, Suboficiales, Enlace de Ejercito y Armada, Hospital Reubicable, tripulación del avión sanitario, Escuadrón Fenix y Operaciones de la BAM CR

La correspondencia es un elemento imprescindible para mantener la mora siendo responsavilidad de Oficial de Coordinación y embarque el lograr tramitarla en el plazo minimo posible tanto para el teatro de Operaciones cómo las procedentes de él, coordinando para ello con todos los medios aéreos posibles.

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO **AEREO** Nro (1) **001** (CAE) FECHA: **18-ABR-82**

L SOTA

001 al 490 EJERCITO
500 al 699 ARMADA
700 al 899 FUERZA AEREA
900 al EMFFAA

(2) FUERZA **AEREA**
(3) USUARIO REQUIRENTE **A-4 FAS**
(4) USUARIO CARGADOR **TAC-~~CAT~~ SCZ**
(5) USUARIO DESTINATARIO **MLV**

Nro (6)	FECHA Día y Mes (7)		LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR) (10)			Prioridad Entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA								
										DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO					Subtotales (15)	
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.				Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	KG Peso (14)	Volumen (14)	PESO	VOLUMEN
			SCZ	**MLV**		**SCZ**			**1**	**MATERIAL CA54D (Rec.Napalm 100 KG y 220 KG)**					1900	**37**		
										EQUIPO TRASVASADOR					**3200**	**9**		
										PERSONAL	**1**							

Mayor HUGO CESAR CHUNCO
SOTA - FAS

Cumplido

Requerimiento 1ª Prioridad por ser Combustible
N° 1

SOLICITUD DE TRASLADO AEREO

DESDE: SCZ HASTA: MLV

MATERIAL A TRANSPORTAR:

1°) MATERIAL CASUD (2-191 y 2-595) RECIPIENTE NAPALM 100 kg y RECIPIENTE NAPALM 220 Kg.

PESO: 1900 kg. VOLUMEN: 37 m³

2°) TANQUES PILLOW CON EQUIPO TRASVASADOR (vacíos)

PESO: 3200 kg. VOLUMEN 9 m³

TOTAL DE CARGA: PESO = 5100 kg.

VOLUMEN = 46 m³.

3°) PERSONAL: c/u 1

Todo esto ya está alistado en Santa Cruz y espera Transporte Aéreo a MLV

COM JOSE MARIANTONI
A-4 CFAS.

Al Vcom Sciola que a las 17:30 está el C-130 para cargar — Recibió Sg. Díaz.

2 trasvasadores en GAL — MLV
1 " en RYD
1 " en RTA

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO 011

10

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

FECHA: 22-ABR-82

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA (7) Día TEMP	Mes TARDE	LUGAR (8) DE	A	ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10) EMBARQUE	ENTREGA Destino	Altern.	Prioridad entrega (11)	DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	Subtotales (15) PESO	VOLUMEN	OBSERVACIONES
			CRU	CORA						84 COLAS ESTABILIZADORAS 84 ESPOLETAS KAFFA 6 TUBOS OXIGENO	84 84 6				3000 Kg	12,5 m³	3000 Kg	12,5 m³	
			CRU	MLV						TAMBORES JPI TAMBORES GAS OIL CAJON	45 50 1				260 230 Kg 200 Kg	200 lts 200 lts 0,8 m³	10350 Kg 11.500 Kg 200 Kg		

Recibido

My INDUCTOR BARBERO.
Aux C.e.e.

My LL. OREFICE
SOTA - FAS

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

FECHA:

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día (7)	Mes	LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)			Prioridad entrega	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA									OBSERVACIONES
							ENTREGA			DESCRIPCION DE LA CARGA	Cantidad	UNITARIO					Subtotales (15)		
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	Destino	Altern.	(11)	(12)	(13)	Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	PESO	VOLUMEN	
							AER. ISLAS MALV.			Módulo Habitacional F.A.A.	1								
							GRUPO 1 de Const.			Grupo 1									
							MY. MAIORANO			Bulto nº 35 c/40 tapajuntas	1	0,50	3,00	0,60	180	1m³			
							F.A.A.			20 tapajuntas 13cumbreras									
										9 tiras de umbrales , 6 tiras de umbrales, 12 tapajuntas									
										Bulto Nº 36									
										c/7hojas de ventanas c/vid.	1	0,75	1,20	0,50	170	0,50m³			
										BULTO Nº 37									
										c/8 hojas de ventanas c/vid.	1	0,75	1,20	0,50	170	$\frac{1}{2}m^3$			
										BULTO Nº 38									
										c/8 hojas de ventanas c/vid.	1	0,75	1,20	0,50	170	$\frac{1}{2}m^3$			
																	690	2,50m³	

GRA

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

FECHA:

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7)		LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)			Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA									OBSERVACIONES
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.		DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO Alto (14)	UNITARIO Largo (14)	UNITARIO Ancho (14)	UNITARIO Peso (14)	UNITARIO Volumen (14)	Subtotales (15) PESO	Subtotales (15) VOLUMEN	
			GRA	DIL						PAX	235								2 B 707
	—		GRA	DIL						APOYO M V							150 Tn	432 m³	
			GRA	DIC o MDP ?						APOYO A Se							32 Tn		3 C-130 o 1 B-707
			GRA	?						RADAR							10 Tn metrico ?		3 C-130
			GRA	?						EXPLOSIVO Clase B							77 Tn		
										EXPLOSIVO A							1,61 Tn		Espoletas
			GRA	PAL						2 Piezas 35 mm y UN RADAR DE TIRO EA							8 Tn	60 m³	Coordina BONANZA 1 C-130

SCZ

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

FECHA:

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7)		LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)			Prioridad entrega	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA										OBSERVACIONES
										DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad	UNITARIO						Subtotales (15)		
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA					Alto	Largo	Ancho	Peso	Volumen		PESO	VOLUMEN	
							Destino	Altern.	(11)		(13)	(14)	(14)	(14)	(14)	(14)				

CRV

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

001 AL 499 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

FECHA:

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7)		LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)			Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA									OBSERVACIONES
										DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO					Subtotales (15)		
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.				Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	PESO	VOLUMEN	
			CRV	CPO	PAL					Heridos sentados " camilla	210 60								My BONAVIA cuando pueda FAA

SJU

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

FECHA:

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7) TEMP	FECHA (7) TARDE	LUGAR (8) DE	LUGAR (8) A	ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10) EMBARQUE	ZONAS PRECISAS (10) ENTREGA Destino	ZONAS PRECISAS (10) ENTREGA Altern.	Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA: DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO Alto (14)	UNITARIO Largo (14)	UNITARIO Ancho (14)	UNITARIO Peso (14)	UNITARIO Volumen (14)	Subtotales (15) PESO	Subtotales (15) VOLUMEN	OBSERVACIONES
			SJU	AMC	EAM					MOTOR Nº 612265									GUIA CARGA Nº 0952

Com. AHETZ ECHEVERRY	CUMPLIDO 20 JUN 82
TRE - RYD	TRE - PAR
1200 KG.	3000 KG
7 M3	- ESP
7 Pay	- COM.
A4B	MK62
	7 M3
Con C47 (RYD-TRC)	8 Pay
	F-27 CRV-TRC-PAR
20-JUN-82	201330-JUN-82

MDP

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

FECHA:

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7)		LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)			Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA										OBSERVACIONES
										DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO						Subtotales (15)		
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.				Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)		PESO	VOLUMEN	

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

FECHA:

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7)		LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)			Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA									OBSERVACIONES
										DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO					Subtotales (15)		
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.				Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	PESO	VOLUMEN	
							AER.ISLAS MALV. GRUPO 1 de Const. MY.MAIRANO F.A.A.			**Módulo Habitacional F.A.A. GRUPO Nº 1**									
										Bulto Nº 39 c/7 hojas de ventanas	1	0,75	1,20	0,50	170	½			
										Bulto Nº 40 c/18 vidrios	1	0,15	1,20	0,60	120	0,10			
																	290 Kgs.	**0,60 m³**	

GAL

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

FECHA:

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7) TEMP	TARDE	LUGAR (8) DE	A	ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10) EMBARQUE	ENTREGA Destino	Altern.	Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA: DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	Subtotales (15) PESO	VOLUMEN	OBSERVACIONES
			GAL	MOR						PAX	50						—	—	Soldados
			"	"						CARGA							1000 kg	3 m³	
			GAL	EYD						PAX	94						—	—	Soldados
			"	"						CARGA							5000 kg	5 m³	

TRE

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

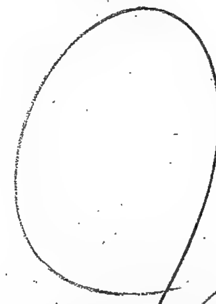
FECHA:

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7)		LUGAR (8)		ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)			Prioridad entrega	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA									OBSERVACION
										DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad	UNITARIO					Subtotales (15)		
	TEMP	TARDE	DE	A		EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.	(11)		(13)	Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	PESO	VOLUMEN	
			TRE	PAR						EXPLOSIVO ESTOPINES COLAS BOMBAS							1500 Kg	3 m³	

1	CRV PAL	X	17 CAJONES DE MADERA CON MATERIAL COM.	17	0,50 1,00 0,50	2500 Kg	3,5 m³
2	CRV MLV		MATAFUEGOS SOBRE RUEDAS	2	290 3,6 m³ 290 3,6 m³	590 Kg	7,2 m³



SM [illegible]
CCC CAT

[illegible signature]
My HUGO C. CHUNCO
SJTA FAS



PAR

C. Rivadavia, 23 Abr. 82

CFAS (Departamento Comunicaciones)

AL JEFE DE LA SECCION OPERATIVA TRANSPORTE AEREO

1. Solicito Traslado de material radioeléctrico a PAR.

2. Peso ..... 2.500 Kg.
Volumen ---- 3,5 m3.

3. Distribuidos en 17 cajones de madera y bultos sueltos.

Vicecomodoro ANTONIO MALDONADO
A-5 E.M. FAS.

P

ESTE TEMA LO COORDINA My SAPOLSKI

directamente con CAT

TO63 - My VIANNA

O CUO 1553/JB
P 231920
FM DILDBJT
TO PALOBJF (CAT)
INF MIGDCOP-CRVOBJF-GRADSJF
/////
A SU TXT CN-3337 GHO 092100 ABR-82 SOLICITO:
1) GUIA S/N
2) PAL-CRV: 1(UNA) CUNA HIDRAULICA DE MOTOR Y 1 (UNA) CUNA DE TRABAJO PESO 2.700 KGS. VOLUMEN 15 M3.
DIL-CRV: 2 (DOS) CARROS BOLT 6-PESO 1200 KGS-VOLUMEN 3 M3. 1 (UN) MOTOR COMPLETO-PESO 2.300 KGS-VOLUMEN 29 M3.- 7 (SIETE) TANQUES 1.300 LTS-PESO 800 KGS.-VOLUMEN 42 M3.- 7 (SIETE) ADAPTADORES CRP 372-PESO 525 KGS-VOLUMEN 3 M3.- 1 (UN) CARRO ELEVADOR DE TANQUES- PESO 40 KGS.- VOLUMEN 1 M3.
3) TERMINAL AEREA DIL
4) DEPARTAMENTO OPERACIONES.
BT
/////
0835

CAT informará a Vcom Fernández o My Castro

TRG 2 técnicos 1 gato MK 62

MSS al CAT 181

PCL - SJU 1 cuña hyd de motor y una cuna de trabajo 2700 kg
15 m^3

DIL - SJU 2 carros BOLT 6 1200 kg
3 m^3 1 Motor ASTAR completo
2300 kg 29 m^3
7 tanques 1300 lts 800 kg 42 m^3
7 adaptadores CRP-372 525 kg 3 m^3
1 cono elevador de tanques 40 kg 1 m^3

Transporte a cortar 24/1200-ABR-82

CAT informará a Ivan Fernández o My Castro

TRQ 2 tecnicos 1 gato MK 62

SOTA 011

23-ABR-82
F.A.A

A-4
TAC-CAT
MAT MLV

23 ABR

	X	CRV MLV								
1	X	CRV MLV	1	SURTIDORES	2		400	800	4 m3	
2	X	CRV MLV	1	MODULO PARA TRABAJ. PILOTO + 2 PAX	1	1,60 1,20 3,00	2200	2.200	6 m3	
3		GAL GRA	2	TRACTOR SOBRE PALLET	1		2000	2 000	7 m3	No puede ser cargado volando está sin frenos.

Cap A Villafañe
Aux CCC

My Hugo S Chango

SOTANRO014

24.182.82

AEREA

A 5 FAS

TAC - CAT

COM - MLV

1	CON MLV	CAJON CON ANTENA	1	60 Kg 0,48 m^3
		CAJA CON MAT.	1	30 Kg 0,20 m^3
		CAJA	1	20 Kg 0,16 m^3
		MASTIL RBM	1	17 Kg 0,03 m^3
		TRIPODE	1	15 Kg 0,05 m^3
		[illegible]ONES	8	8 Kg 0,20 m^3

150 Kg 1,60 m^3

Hugo Chunco

My. HUGO CHUNCO

MLV

Comodoro Rivadavia, 23-abr-82

CFAS(Depertamento Comunicaciones)

AL JEFE DE LA SECCION OPERATIVA DE TRANSPORTE AEREO

Solicito el traslado del material de los materiales que a continuación se detallan a MLV:

1°) Cajón con antena de 0,48 m3 y 60Kg
2°) Caja con mat. Vs de 0,20 m3 y 30 Kg
3°) Caja de 0,36 m3 y 20 Kg
4°) Mastil RBM de 0,03 m3 y 17 Kg
5°) Tripode de 0,07 m3 y 15Kg
6°) Bidones (ocho) de 0,20 m3 y 8 Kg
TOTAL seis bultos de 1,60 m3 de volumen y 150 Kg de peso

P/O

Vicecomodoro ANTONIO MALDONADO
A-5 EM FAS

1° Teniente Jose Maria Prieto

24-ABR-82
F.A.A
A-4
TAC-CAT
MAT-~~[illegible]~~ GRA

ABR

CON GRA ___

1 TAMBORES GAS-OIL ARTIC 30

ESTAN EN
1/02 PALETS DE
15 tambores

M. HOREFICE

M

CCA NRO 172

CONFIDENCIAL

CFAS

NRO KUR-1689
O GHO 262006 ABR 82
FM GALOBJF TO CRVOBJF (X)
INFO RYDOBJF
GRNC
BT
QQ
(X) CFAS.-
A PARTIR DEL DIA 27 ABR 82 08:00 HS.-, SOLICITO TRASLADO A CRV DE
TERMO LOX 500 GALONES Y 2 ESPECIALISTAS PARA SU LLENADO Y
REGRESO A GAL.-BT.-
Q

27 ABR

GAL 1° Ten Perez 44
CRV Cb Lusa

RTTTTIO:RG 2025 HOA

SDPA - FAS

Arello Jorge
Dilena 2032 348 Recondo 357

2 C-130 1) TE directo donde este Serbeu
2 F 37 2) Para llevar Monumento TT4 LADE

S20 2 cajas 15 kg ~~repuestos~~ calculos MK 2
SCZ 1 caja 15 kg repuesto IDS8
GRA 1 paquete 1 kg formularios p/ M V

D12 1 ... 300 kg 3 m³ < F 27 / 28 / C-130

Ten Relepenti

Preguntar a PAULIR < ... FK 27 CRV - CBA / traslado 20 FAY (RDA) PAR - CRV)

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

FECHA: 26 ABR 82
(2) FUERZA AEREA
(3) USUARIO REQUIRIENTE A4 FAS
(4) USUARIO CARGADOR TAC-CRV
(5) USUARIO DESTINATARIO GT 6 (DIL)

Nro (6)	FECHA Día (7) TEMP	Mes TARDE	LUGAR (8) DE	A	ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10) EMBARQUE	ENTREGA Destino	Altern.	Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA: DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	Subtotales (15) PESO	VOLUMEN	OBSERVACIONES
1			CRV	DIL					1	CAJAS C/REPARABLES M-V	7				150	1,5	150	1,5	
2			"	"					1	ALOJAMIENTOS PARACAIDAS M-V	3				20	0,25	20	0,25	
3			"	"					1	CUBIERTAS TREN PPAL M-V	8				150	1,5	150	1,5	
4			"	"					1	CUBIERTAS NARIZ M-V	3				20	0,10	20	0,5	
																	340	5,25	

TRASPORTO
TC-78
CRV-DIL-PAL

[signature]

[signature]
My HUGO C. CHANCO

26-ABR-82

AEREA

FAS
AC-CRU-CAT
SANIDAD TA
GOBERNACIÓN
MLV:

1 26 ABR CRV MLV

1 8 CONTENEDORES Y UNA CAJA CON MATERIAL CORRESPONDIENTE A UNA SALA DE CIRUJIA COMPLETA TOTAL 1 PALLET. 1 Pallet 1500/5 m³ 1500 Kg 5 m³. Por el tamaño de los bultos puede ser llevado en F 28 pero no son de facil manejo.

2 26 ABR CRV MLV

1 Aproximadamente 35 bultos con medicamentos, donación de diversos laboratorios 35 0,60 0,80 0,60 total 1400 Kg 3 m³ → apto F-28

My HUGO CHANCO
SOTA - FAS

CFDS

NRO 14[illegible]
[illegible]ABRIL 82
LUY 90
LUY 21
LUY 90

MLU - YPF.

/////

CENT.COMFAER

635 A-3 SOTA
A-4

DE ESMACON

—INCO—

IXLEETO NRO 22635

—0004— 291555 ABR 82

(MW.)

SOTA

FM: JEESMACONCUATRO

TO: COFUAESTRAS

LV - ~~[illegible]~~ - 64C

INFO: CE[illegible] - [illegible]ELECTRONAVAL - COATLANMOVIL - JETNVAL
JESERCO[illegible]VALES - COFUE[illegible]VAVINAO.

LMO -

BT

20

TRE

TRASLADAR [illegible] ATLE [illegible]-MLV 1? BULTOS DE 1 TN Y 4 MTS CUBICOS
MATERIAL ELECTRONICO DE MARINA PD PRIORIDAD UNO PD.
COORDINAR USUARIO.-

Consultado con Com. Julia
9' vaya en el 63
Pasado al CAT 06 - MAY-82

BTT

/////
595

TC-65

CCA 32

~~++++++++++~~
NRO AB 4756
'O' 282245 ABR 82
FM BUEOCCT
TO PALOBJF
INFO CFAS
GRS SC
BT.-

CFAS

QQ
DE CAE PARA CAT : CONSIDERE EJECUTIVO TXT AUQ-6490
GHO 281935 ABR 82 DE CFAS PTO

QK
BT.-

TTTTIO NLM A LAS 28/ 2310

QSL HASTA SRL 32

entrada y salida disputas

- MAY-82

Requerimiento transporte

CRV - SJU	~~100~~ ~~200~~ 120 Kg	0,70 m³	4 Pax
CRV - GAL	120 Kg	0,70 m³	4 Pax
CRV - GRA	120 Kg	0,90 m³	4 Pax
CRV - MLU	522 Kg	TC-66 2,90 m³	12 Pax

lo mas pronto posible

- MAY-82

entrada y salida de puertos

SCZ - 1400 - 1500
SJU - 1300 - 1400
~~[illegible]~~
GDL -

(1)
Entre SCZ-SJU - 0050 [illegible]
SJU avisado Lerondi
GDL (LV-LRF GDL) ([illegible]) C-500

Hobart ORT SDL
600 Kg 4 m3
Tanque de 500 GDL → GDL [illegible] del 07-MAY

() Comandos de servo de elevador
DL · SJU en [illegible] 197
15 [illegible] de tanques
de 1300 +
todo lo q' pueda

[illegible] con [illegible] TDE
Kg Volumen 0036

de vuelo [illegible]
en posición
[illegible] 500

900 PTO
Jefes Escuadrones

CFDS

OTA

(UHV)

DI003

Julián

- MAY-82

Entrada y salida depósitos

Vcom Simon TPC

Receptores Nov es

AA Guia Nº 2271 2 Kg Volumen 0036

Avisado Vcom Sender

CFAS

061530 MA

CUQ 6709 OP

~~Grulla 17~~

ha sido declarada zona de vuelo prohibida

la base aeronaval ubicada en posición

Grulla I 7 sobre carta Malvinas 500

01

~~ubicadas~~ en 500 y 5900 PTO

Tomaron conocimiento Jefes Escuadrones

y Operaciones

Entrada y Salida dispuestos

OTA

MH7

ICOS

Julia

MAY-82

27-ABR-82
F.A.A.
A-4
TAC-CAT
~~Bat.~~ VI Bg. Ae

1182

X

CRV DIL 1 EQUIPO LUSCHER T/S 1 1,80 2.00 1,30 300 3 300 3 PARA SU URGENTE PUESTA EN SERVICIO

My. MOREFICE
A3-SOTA-FAS

28 - DIC - 82
AEREA
FAA
TAC CAT
GAL

CRV GAL

2 1 VEHICULO VOLKSWAGEN TIPO "JEEP" - 1 PAX C. Teintegra a cargo del vehiculo. 1 — 2003,5ut; 2 2000 — 2000 Kg

~~1 [illegible] 100~~

1 RECIPIENTES NAPALM COMPLETOS (de 220 Kg) — 70

8100 Kg 36 m^3

281500 SOZ MLV
CRV MLV

Hugo Clunco
My HUGO CLUNCO
SOTO - FAS

- Requerimiento Com. Cosimo en CGRA (Debe formalizarlo en A1 y A3)

- 5 Pilotos a DIL (fueron trasladados)
- 30 MEC a DIL
- 8 MEC a P4L
- 15 RYD
- 9 < P4R / SIS / UTC } P4L

- Ver ANEXO 1 para distribución Pil (En ejecución)
- Ver MENSAJE COLGADO (Traslado Pers.) (Cumplido)

- Requerimiento Ejército ANEXO 2 (sin apoyo)
SECC. CGADA

- Evacuación Aeromédica ANEXO 3 (Cumplido)

- Requerimiento de TRE a P4R
  - 1500 Kg 3 m³ Explosivos (cuando se pueda)
  - 2 - 1 FK 27 - 46 PAX (19-JUN-82) 0800
(pasado recibió Cap PRIOR)

CRV - TRE - P4R - CRV
0800 0900

- 1 FK-28 CF Pitta (recorrido) 19-JUN-82
superpuesto
- 1 KC repliega (30)

4500 TRE — CPO 19 1200 JUN 82 - 20 | My Bonaria
200 heridos SEZ — BAIRES — Bahía Paraíso
800 PAX
lo HACE CAT

Ingeniero [illegible]

DIA: 15 MES: JUN AÑO: 1.982

SECTOR	INDICATIVO RADAR	FRECUENCIA VHF-RADAR P	S	INDICATIVO TWR	FRECUENCIA ENLACE-VHF P	S	CODIGO AUTENTICACION	INTERCEPTORES
MLV	CALMA	118.0	121.4	BICHO	130.3	131.8	PANTALON	—
CRV	ZETA	129.4	123.1	PLATA	133.7	132.1	TAIMADO	
GAL	SARTEN	127.1	125.7	TANGO	125.3	124.8	CAPOTE	
GRA	CARTA	130.3	119.3	BLANCA	120.7	120.3	MAROTE	
SJU	ARBOL	129.7	131.3	FRIO	120.3	130.7	PESCADO	
SCZ	ALETA	133.6	120.7	ATUN	127.7	122.9	HORTENCIA	
TRE	—	—	—	NIEVE	130.6	127.7	TRAMPERO	
DARWIN	—	—	—					

ANEXO 1

DE \ A	GRA	GAL	DIL	RYD	DOZ	Bs As	CBA	SJU	TOTAL
GRA			~~4~~			–	–		4
GAL			~~2~~			–	=		2 ≠5
SJU				~~6~~	~~4~~	–	–		10
DIL	~~3~~	~~1~~				–	–		4
DOZ	–	–	–	–	–	–	–	–	–
RYD						–	–	~~6~~	6
Bs As						–	–	~~2~~	2
CBA						–	–	~~1~~	1
TOTAL	3	1	6	6	4	–	–	9	–

~~4~~ + 33 + 12 + 7

– CBA < AEROT. IV (CBA) | Evac. SANITARIA

ANEXO 1 Hoja 2

F-28 — PAL — ~~[illegible]~~ — GRA — GAL — DIL — PAL — CBA

(numbers written above the route: 7, ~~12~~, 4, 37, 2; below: 4, 12, 7, 37)

CoII — CRV — GRA — GAL

sube		baja
4	GRA	3
	GAL	1
6+4	SJU	6+2+1
3+1	DIL	4
2	PAL	
6	RYD	6
	DOZ	4
1	CBA	

900
1030
1130

CoII

R117

11 hora 12 3 B707

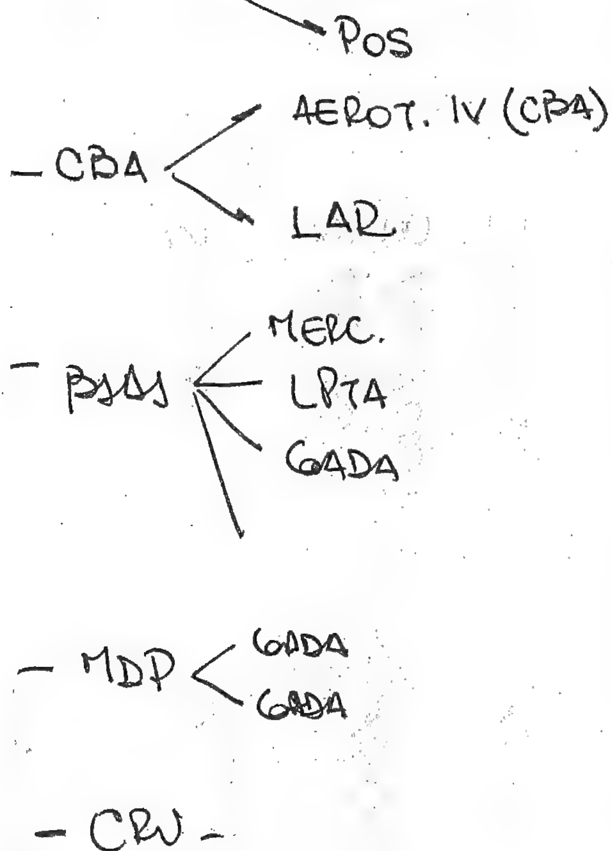
1400 B3

3 vuelos 1400

+ 93

PAL 0700

GRA — GAL — SJU — CRV — DIL



EVAC. SANITARIA

- C-130
- F-28

74 camillas

2 B707 — 324 evacuables heridos (ambulatorios)

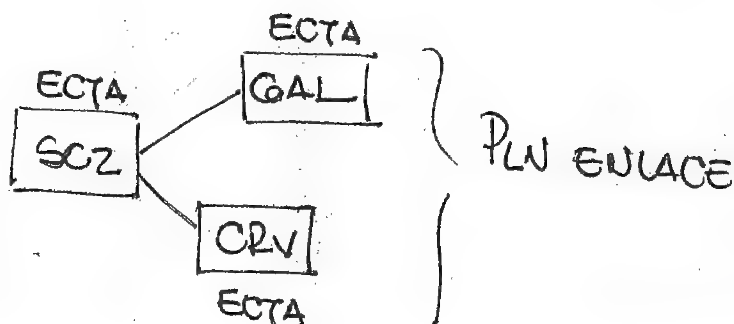
(paradas) F-27 alerta c/asientos

ANEXO 3

5000 < como viajan? / cómo estan divididos?

2/3 C-130

150 %



B707 (250 %) 3 + 3 AA

- PARANÁ → CCA, LIB, DIA

- SIS → RCE, CTE, SIS, POS

- CBA → AEROT. IV (CBA), LAR

- BSAS → MERC., LPTA, GADA

- MDP < GADA, GADA

- CRV -

180900 - JUN - 82

398

Evac. Sanitaria

- C-130
- F-28 } 74 camillas

(9) 2 B707 — 324 evacuables heridos (ambulatorios)

(parandas) F-27 alerta c/asientos

SITUACION METEOROLOGICA

15:00 Z
14 - JUN - 82

AERODROMO	VIENTO		VISIBILIDAD		NUBES/TECHO		QNH	TT/Td
	GAM	TENDENCIA	GAM	TENDENCIA	GAM	TENDENCIA		
MLV (1300 Z)	140/05		10 Km		5 Sc 600		1010.2	1/x
CRV	250/14		30 Km		3 Sc 900 3 As 3000		1018.8	2/-4
TRE	290/20		30 Km		2 Cb 1050		1017.4	0/-6
SJU (1300 Z)	250/20		30 Km		5 Sc 600/1000		1018.4	-4/-7
SCZ	190/22		30 Km		4 Cb 300/600		1018.3	1/-1
GAL	230/06		30 Km		1 Ac As		1019.2	-2/-4
GRA	220/04		30 Km		2 Ac		1020.4	-4/-6
GRE	CCM		10 Km PRECIPITAC. NIEVE		7 St 600		1019.4	-4/-5

AEREA

A.A. FJS
TAC. CAT.
MAT. MLV

1	CRV MLV	1 Tanque comb 300 lts para IA58	UNO	3500,50 250		250
2	CRV MLV	1 Bolsas de papas	100		60	6000

My 52bolo

My HUGO CHANCO
SOSA - FAS

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

FECHA:

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día (7) TEMP	Mes TARDE	LUGAR (8) DE	A	ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10) EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.	Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA: DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	Subtotales (15) PESO	VOLUMEN	OBSERVACIONES
							AER.ISLAS MALV.			Módulo Habitacional F.A.A.									
							GRUPO 1 de CONST.			Bulto Nº 1 8 cabriad.2Moj.	1	0,64	8,21	1,52	800	8,00			
							MY MAIORANO			Bulto Nº 2 10 Cabriadas	1	0,64	8,21	1,32	710	6,40			
							F.A.A.			Bulto Nº 5 c/10 chapas Ciel.	1	0,82	3,10	1,30	500	3,30			
										Bulto Nº 6 c/chapas alumin.	1	0,30	4,35	1,20	580	1,50			
										Bulto Nº 7 c/9 Placas Ciel.	1	0,65	3,10	1,30	480	3,30			
										Bulto Nº 8 c/10 Plac. Ciel.	1	0,65	1,30	1,25	190	1,00			
										Bulto Nº 9 c/6 Tabiques	1	0,70	3,05	2,50	806	5,33			
										Bulto Nº 10 c/5 Tabiques	1	0,65	3,05	2,50	744	5,00			
										Bulto Nº 11 c/5 Tabiques	1	0,65	3,05	2,50	733	5,00			
										Bulto Nº 12 c/5 Tabiques	1	0,65	3,05	2,50	721	5,00			
										Bulto Nº 13 c/5 Tabiques	1	0,65	3,05	2,50	720	5,00			
										Bulto Nº 14 c/5 Tabiques	1	0,65	3,05	2,50	721	5,00			
										Bulto Nº 15 c/5 Tabiques	1	0,65	3,05	2,50	731	5,00			
										Bulto Nº 16 c/10 Plac.Ciel.	1	0,82	3,10	1,30	480	3,30			
										Bulto Nº 17 c/9 Plac.Ciel.	1	0,65	1,30	1,25	160	1,00			
										Bulto Nº 18 c/9 Plac.Ciel.	1	0,82	3,10	1,30	440	3,30			
										Bulto Nº 19 Pisos Nº 1 y 2	1	0,54	4,30	2,95	800	6,85			
																	10.316	73,28	

PLANILLA DE REQUERIMIENTO DE TRANSPORTE. MODO NRO

FECHA:

001 AL 490 EJERCITO
500 AL 699 ARMADA
700 AL 899 FUERZA AEREA
900 AL EMFFAA

(2) FUERZA ....
(3) USUARIO REQUIRIENTE ....
(4) USUARIO CARGADOR ....
(5) USUARIO DESTINATARIO ....

Nro (6)	FECHA Día Mes (7) TEMP	TARDE	LUGAR (8) DE	A	ALTERNATIVA (9)	ZONAS PRECISAS DE (A COORDINAR (10)) EMBARQUE	ENTREGA Destino	ENTREGA Altern.	Prioridad entrega (11)	CARACTERISTICAS FISICAS DE LA CARGA: DESCRIPCION DE LA CARGA (12)	Cantidad (13)	UNITARIO Alto (14)	Largo (14)	Ancho (14)	Peso (14)	Volumen (14)	Subtotales (15) PESO	VOLUMEN	OBSERVACIONES
							AER.ISLAS MALV. GRUPO 1 de CONST. MY MAIORANO F.A.A.			BULTO Nº 20 Pisos Nº 3 y 4	1	0,54	3,30	2,95	700	5,25			
										Bulto Nº 21 Pisos Nº 5 y 6	1	0,54	4,30	2,95	800	6,85			
										Bulto Nº 22 Pises Nº 7 y 8	1	0,54	4,30	2,95	800	6,85			
										Bulto Nº 23 Pisos Nº 9 y10	1	0,54	4,30	2,95	800	6,85			
										Bulto Nº 24 Pisos Nº11 y12	1	0,54	4,30	2,95	800	6,85			
										Bulto Nº 25 Pisos Nº13 y14	1	0,54	4,30	2,95	800	6,85			
										Bulto Nº 26 Pisos Nº15y16	1	0,54	3,70	2,70	730	5,40			
										Bulto Nº 27 C/5 Tabiques	1	0,65	3,05	2,50	740	5,00			
										Bulto Nº 28 C/5 Tabiqus	1	0,65	3,05	2,50	620	5,00			
										Bulto Nº 30 C/2 Tabiques	1	0,50	4,40	2,70	420	6,00			
										Bulto Nº 31 1 Piso Nº 15 y 2 Tabiques	1	0,60	3,75	2,70	823	6,00			
										Bulto Nº 32 100 Tiras Correas	1	0,60	3,60	1,10	500	2,37			
										Bulto Nº 33 10 Tramos de Aleros Mas 1 Placa	1	1,00	5,50	1,20	500	6,60			
										Bulto Nº 34 15 Puertas Plac.	1	0,75	2,10	0,82	400	1,30			
																	9.433	77,17	